"कि वित्तीय वर्ष 2001-2002 की सेवाओं के लिए उत्तर प्रदेश की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

क्लाज 2 से 3 तथा अनुसूची विधेयक का अंग बने।

क्लाज 1, अधिनियम सूत्र और शीर्षक विधेयक का अंग बने।

SHRI YASHWANT SINHA: Sir, I move:

That the Bill be returned.

प्रस्ताव पर मत लिया गया और प्रस्ताव पारित हुआ।

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) VOTE ON ACCOUNT BILL, 2002

&

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 2002

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Sir, I move:

That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2002-03 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.

Sir, I also move:

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2001-02 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.

The questions were proposed.

श्रीमती चन्द्रकला पांडे (पश्चिमी बंगाल) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आज सुबह प्रश्नकाल में माननीय रेल मंत्री जी को देखकर मैं ने कहा था कि क्या शाम को खाली सदन में आप रेलगाड़ी दौड़ाने वाले हैं? तो उन्होंने कहा था कि नहीं काफी लोग हैं, लेकिन अंत में उन्हें खाली सदन में ही रेलगाड़ी दौड़ानी पड़ रही है और हमारी मजबूरी है कि ...**(व्यवधान)**... सर, मैं यह कह रही थी कि माननीय मंत्री जी से जब मैंने यह कहा था कि आप खाली सदन में अपनी रेलगाड़ी चलाने जा रहे हैं तो उस समय मुझे भी पता नहीं था कि शाम को यह स्थिति होगी और

खाली सदन में ही रेल गाड़ी चलानी पड़ेगी। आपने जो यह रेल बजट रखा है, यह पहले ही पटरी से उतर चुका है, इसलिए इस पटरी से उतरे हुए बजट का सबसे पहले मैं अपनी ओर से और अपनी पार्टी की ओर से विरोध करती हूँ। इसके बाद मैं चंद शब्दों में अपनी बात आपके सामने रखना चाहती हूँ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल के डेढ़ सौ वर्ष पूरे होने जा रहे हैं और इस अवसर पर माननीय रेल मंत्री जी ने घोषणा की है कि यह एक ऐतिहासिक वर्ष है, इस वर्ष को वह 'यात्री सुविधा वर्ष' घोषित करने जा रहे हैं, लेकिन इन्होंने जो रेल बजट पेश किया है, वह उस भारतीय रेल का तो कतई नहीं लगता, जो पिछले डेढ़ सौ वर्षों से भारत के गरीब और निम्न-मध्य वर्ग की यात्राओं का सबसे प्रमुख और सुगम माध्यम बनी रही है। इस बजट के साथ ही भारतीय रेल ने सचमुच अपनी पटरी बदल ली है। अब रेलवे सामाजिक सेवा के बजाय व्यावसायिक सेवा प्रदान करने के रास्ते पर बढ़ चली है। रेल मंत्री जी ने रेल किराए के युक्तिकरण के नाम पर जो प्रक्रिया शुरू की है, वह रेलवे के कारपोरेटीकरण की शुरूआत है, वह भारतीय रेलवे के निजीकरण तथा व्यापारीकरण की सत्यानाशी नीति को और अधिक बढ़ावा देने वाली है। माल ढुलाई के टर्मिनल निजी प्रबंधन को सौंपने का फैसला एक जनहितकारी सेवा के भारतीय रेलवे के चरित्र को त्याग उसे मुनाफाखोरी की पोशाक पहनाने वाला है।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : चन्द्रकला जी, एक मिनट। अगर सदन की राय हो तो कुछ समय के लिए मैं राजीव रंजन जी से यह कहूं कि वह यहां आकर आसन ग्रहण करें।

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : ठीक है, सर।

[उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन') पीठासीन हुए]

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह निश्चित है कि आज केन्द्र सरकार जिस तरह उदारीकरण, वैश्वीकरण, जिसे उदारीकरण भी कह सकते हैं, इसकी नीतियों को लेकर जनता पर इसे थोपना चाह रही है। इसी की छाया लिए हुए यह रेलवे बजट हमारे सामने आया है। इसी सदन में जब गत वर्ष रेल मंत्री ममता बनर्जी जी अपना बजट पेश कर रही थीं तब हम लोगों ने कहा था कि अपने निहित स्वार्थों के लिए रेल जैसे महत्वपूर्ण विभाग को सर्वनाश की खाई में धकेलना नितान्त अनुचित है। उस बजट के माध्यम से उनके द्वारा मेरे राज्य पश्चिमी बंगाल के लिए कुछ प्रकल्पों की घोषणा कर, उनके लिए कुछ अर्थ अनुमोदित कर सस्ती लोकप्रियता प्राप्त करते समय उनकी नजर विधान सभा चुनावों पर ही थी। विधान सभा के चुनावों के नतीजे आए, बंगाल पैकेज का बंडल बिखर गया। गत एक वर्ष में उनमें से एक भी प्रकल्प शुरू नहीं किया गया। मैं यह कहना चाहूंगी कि ममता बनर्जी जी ने रेलवे के सर्वनाश का जो काम शुरू किया था, उसे ही नीतीश जी ने भी आगे बढ़ाने की कोशिश की है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल जैसे महत्वपूर्ण इन्फ्रास्ट्रक्चर के पुनर्गठन के लिए राकेश मोहन के नेतृत्व में पूर्व रेल मंत्री ने एक कमेटी गठित करवाई थी। उस कमेटी की सिफारिशें बड़े कौशल और चातुरी के साथ इस बार के रेल बजट के हर पन्ने पर छाई हुई है। इस भयंकर रिपोर्ट का खतरनाक प्रभाव दैनिक यात्रा करने वाले एक करोड़ पचीस लाख यात्रियों पर पड़ेगा। इस रिपोर्ट पर कहीं कोई बहस नहीं हुई, संसद अथवा संबद्ध संसदीय समितियों में कहीं इस पर खुली बातचीत नहीं हुई। कुछ तथाकथित अर्थनीतिज्ञों, फिक्की, एसोचैम और सीआईआई के

प्रतिनिधियों से मशविरा करना ही रेल मंत्री जी ने पर्याप्त समझा और राकेश मोहन कमेटी की सिफारिशों को लागू करवाने की व्यवस्था की। ये सिफारिशें आम जनता के लिए कितनी तकलीफप्रद हैं, यह तो बाद में सबके सामने आएगा।

[उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) पीठासीन हुए]

उपसभाध्यक्ष महोदय, केन्द्र सरकार ने दूसरी बार जो आर्थिक नीति चालू की है, उसका जायजा भी इस रेल बजट में मिलता है। रेलवे में आज भी सोलह लाख कर्मचारी काम करते हैं, किन्तु आने वाले पांच वर्षों में इनमें से नौ लाख पद हटा देने की सिफारिश राकेश मोहन कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में की है। रेल मंत्री जी ने बड़े ही कौशल से अपने भाषण में सब कुछ कह दिया। भारतीय रेल जैसे इतने बड़े सरकारी उद्योग को एक साथ न तो बेचा जा सकता है, न ही इसमें विनिवेश बंद किया जा सकता है। इसी कारण यह काम स्टेप-बाई-स्टेप करने की कोशिश की गई है। पहले स्टेप में जो उत्पादन केन्द्र हैं, जैसे चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स, आई.पी.एफ, इटरेल कोच फैक्टरी, आर.पी.एफ. रेल कोच फैक्टरी, बनारस में स्थित रेल कोच इंजन फैक्टरी, डी.एल.डब्ल्यू. आदि निहायत महत्वपूर्ण केन्द्रों को पूरी तरह से अलग-थलग कर बेच देने की परिकल्पना की गई है। दूसरे स्टेप में भारतीय रेल के 86 महत्वपूर्ण वर्कशापों, जिनमें रेल इंजनों के रख-रखाव और वैगन रिपेयर का काम किया जाता है, को रेल विभाग से अलग कर निजी मालिकों को सौंप देने की बात सोची जा रही है। हम सभी जानते हैं कि वैगन्स की कितनी कमी है और उसके कारण माल ढुलाई में कितनी असुविधा हो रही है। रोड से जो माला ढोया जा रहा है, उसको बढ़ावा दिया जा रहा है और इस तरह पर्यावरण को और अधिक प्रदूषित करके डीजल और पैट्रोल के प्रयोग को और अधिक बढ़ावा दिया जा रहा है। यदि रेल के द्वारा यह काम किया जाता तो ज्यादा अच्छा होता। तीसरे स्टेप में रेलवे के कुछ स्कूलों, अस्पतालों, ट्रेनिंग सैंटर्स जैसे सभी क्षेत्रों को अलग कर दिया जाएगा। ये सारे पदक्षेप पूरी तरह नितांत जनविरोधी हैं।

रेल मंत्री ने इस बार के बजट में युक्तिकरण के नाम पर आम आदमी के साथ ज्यादती की है, उसे कौन अस्वीकार करेगा। सभी जानते हैं कि राजधानी और शताब्दी में अमीर लोग यात्रा करते हैं इसके किराए को बढ़ाने की बात न सोचकर मेल व एक्सप्रेस गाड़ियों को आधार बनाकर साधारण रेलगाड़ियों पर 5 से 15 फीसदी तक किराए का बोझ बढ़ा दिया गया है। इससे क्या स्पष्ट नहीं होता कि एन.डी.ए. सरकार के एजेंडे में गरीबों, किसानों तथा मजदूरों के लिए कोई योजना नहीं है। यही कारण है कि गेहूं, दाल तथा नमक और खाद्य तेलों का ढुलाई भाड़ा बढ़ा दिया गया है। नमक पर 283 रुपए प्रति टन माल भाड़ा था जिसे बढ़ाकर 632 रुपए कर दिया गया है। इसी तरह चीनी, गेहूं सहित खाद्य तेलों का माल भाड़ा बढ़ाकर आम आदमी पर कहर ढाया गया है। यूरिया पर 6 फीसदी माल भाड़ा बढ़ाना पहले से ही परेशान किसानों के जले पर नमक छिड़कने जैसा है। मजे की बात है कि नीतीश जी खुद ग्रामीण और समाजवादी पृष्ठभूमि से आते हैं। मैं उनसे पूछना चाहूंगी कि क्या इस रेल बजट को बनाते समय उनके सामने महात्मा गांधी का कोई चित्र था ? मैं सोचती हूं कि नहीं होगा क्योंकि देश के आजाद होने के बाद महात्मा गांधी कहा करते थे कि 'नीतियां बनाते समय मेरे सामने एक आम आदमी का, गरीब आदमी का और गरीबी की रेखा में जो सबसे नीचे खड़ा हुआ व्यक्ति है, उसका चित्र होता है। जब मैं नीतियां बनाता हूं तो ध्यान रखता हूं कि क्या वह उन नीतियों से लाभान्वित होने जा रहा है या नहीं और अगर उस तक लाभ की कोई धारा नहीं पहुंचने वाली है तो ऐसी नीतियां जन-विरोधी होंगी।'

अगर महात्मा गांधी जी की इस कसौटी को नीतीश जी ने ध्यान में रखा होता तो इस प्रकार का रेल बजट उन्होंने प्रस्तुत नहीं किया होता।

इस बार के बजट से पूंजीपति, धनाढ्य वर्ग को छोड़ सभी नाखुश हैं, यहां तक कि पूर्व रेल मंत्री भी, जिनका हमने विरोध किया था, वे भी इस बजट के विरोधी हैं। जिस दिन बजट आया था, उस दिन आम यात्रियों के बीच जाकर एक सर्वेक्षण किया गया था जिसमें 80 प्रतिशत लोगों ने अपनी राय दी थी कि सरकार बार-बार यात्री और माल भाड़े में बढ़ोत्तरी तो कर देती है लेकिन सुविधा-सुरक्षा और समय पालन की समस्या पूर्ववत बनी रहती है। रेल यात्री किरायों और मालभाड़े में बढ़ोत्तरी के ज़रिए आम जनता पर अतिरिक्त बोझ लादे जाने की इस चेष्टा का मैं विरोध करती हूं। किरायों में बढ़ोत्तरी के ज़रिए 910 करोड़ रुपए का और माल भाड़े में बढ़ोत्तरी के ज़रिए 450 करोड़ रुपए का जो अतिरिक्त बोझ आम जनता पर लाद दिया गया है, उसका भी मैं पूरी तरह से विरोध करती हूं।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, अंत में मैं रेलवे सुरक्षा, यात्रियों की सहूलियतें और सफाई पर दो-चार शब्द कहना चाहूंगी। सफाई का यह आलम है कि शताब्दी और राजधानी जैसी ट्रेनों में भी पीने का पानी उपलब्ध नहीं होता। शाम होते-होते सब पानी खत्म हो जाता है। रेल मंत्री जी दस रुपए में रेल नीर बिकवाने जा रहे हैं। वह रेल नीर कितने लोग खरीदेंगे और कितने लोग पीएंगे? पता नहीं रेलवे प्लेटफार्म पर पेयजल की व्यवस्था करवाना क्या आपकी दृष्टि में रेल विभाग के अन्तर्गत नहीं आता? गरीबी की मार से पीड़ित जो लोग हैं जिनके लिए यात्रा करना अब बिल्कुल मुहाल हो गया है, वह किस तरह यात्रा करते हैं, किस तरह उन्हें परेशानी होती है समझ में नहीं आता कि वे लोग जीव जन्तु हैं या मनुष्य हैं। जिस तरह से हम अच्छी गाड़ियों में और अच्छी क्लास में सफर करते हैं उसमें भी कई बार हम लोगों को परेशानी होती है। इनको भेड़ बकरी की तरह डिब्बों में ठूंस दिया जाता है और वह किस तरह अपनी यात्रा पूरी करते हैं क्या यह हमारे लिए सोचने की बात नहीं है?

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : आप कृपया समाप्त करें।

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : जब पासवान जी रेल मंत्री थे उस समय से प्रश्न उठाते-उठाते अभी तक भी इस ओर सुधार नहीं हुआ है। रेलवे में जो चादर, तौलिया व तकिया वगैरह होते हैं उनकी कोई समुचित व्यवस्था नहीं होती। चादर का साइज दिन-पर-दिन छोटा होता जा रहा है, तकिए का भी साइज और छोटा होता जा रहा है। अगर उसका कवर उतार कर देखा जाए तो उसमें न जाने कितने जीव-जन्तु होते हैं। माननीय मंत्री जी इस वर्ष को यात्री सुविधा वर्ष घोषित करने जा रहे हैं। तो क्या उनको कुछ सुविधाएं देने की कोशिश करेंगे? अगर रेल यात्रियों को सुविधा नहीं दी जाती तो इस प्रकार की घोषणाओं को क्या समाप्त कर देंगे? धन्यवाद।

श्रीमती सरला माहेश्वरी (पश्चिमी बंगाल) : उपसभाध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि वैसे तो भारतीय रेल में काफी दुर्घटनाएं होती रही हैं। लेकिन जो आपका बजट इस दुर्घटना का शिकार हो रहा है इस दुर्घटना को आप कौन सी संज्ञा देंगे, मैं यह जानना चाहती हूं?

श्री राममुनी रेड्डी सिरिगीरेड्डी (आन्ध्र प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष जी, आज मैं हिन्दी में भाषण देने की कोशिश करता हूं। However, Sir, I will also use English between my speech, whenever needed. Please permit me to do that. यह रेलवे 149 वर्ष पहले चालू हुई थी, जब केवल 32 किलोमीटर की लाईन ही थी। आज 62 हजार किलोमीटर तक रेलवे चल रही है। मगर 50 साल में हमने 9400 किलोमीटर तक लाईनें बनाई हैं। इस 50 साल में बहुत कुछ काम करना था लेकिन उसमें हम पीछे रह गए। हम कुछ रिफार्म्स भी ला रहे हैं। इसमें भी बहुत कोशिश करने की जरूरत है। रेलवे में हमारी सुरक्षा व्यवस्था भी सही नहीं है। 2002-2003 में केवल 214 किलोमीटर नया ट्रैक बनाने का लक्ष्य है और 215 किलोमीटर डबल लाईन का ट्रेक करने का लक्ष्य है। मैं मंत्री महोदय से विनती करना चाहता हूं कि हमारे आन्ध्र प्रदेश में भी नई रेल लाईन चालू की जाएं। हमारा रायलसीमा एरिया बहुत बैकवर्ड है। हमारे एरिया में चेन्नई से मुम्बई एक रेलवे लाइन है जो कि चल रही है, वह ब्रिटिश टाइम से चल रही है। साउथ-सेंट्रल रेलवे में यह लाइन बहुत ज्यादा इनकम करने वाली, कमाने वाली लाइन है। इसमें बहुत मिनिरल्स और फारमर्स का सब मेटीरियल आता-जाता रहता है। इस रूट पर बहुत भीड़ रहती है। हमारे एरिया में भी बहुत भीड़ रहती है। हमारे एरिया में जो रेल पहले से चल रही थी, अब भी वही चल रही है, कोई नई रेल लाइन चलाने के लिए कभी ट्राई भी नहीं किया गया है। जब हमने इसके बारे में पूछा तो बताया गया कि यह लाइन बहुत बिजी रहती है, लाइन पर बहुत भीड़ है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से विनती करूंगा कि हमारे एरिया में डबल लाइन रेनीगुंटा से गुटकल तक बनाने का कार्य 1968-69 में शुरू हुआ था, जो 250-260 किलोमीटर तक है। लेकिन उसमें अभी तक केवल 100 किलोमीटर ही बनाया गया है और यह काम अभी बहुत बाकी है। इसमें लास्ट ईयर भी केवल 20 लाख रुपये की धनराशि का प्रावधान किया गया था और इस साल भी केवल 30 लाख रुपये का प्रावधान किया गया है जो कि बहुत कम है। इस लाइन को पूरा करने के लिए मैं ज्यादा धनराशि देने के लिए रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा। साथ ही मैं इस रूट पर नई ट्रेन चलाने का भी अनुरोध करता हूं। तिरुपति से एक और नई ट्रेन चलाने के लिए मैंने रेल मंत्री जी से लिखित में अनुरोध किया है। अभी तिरुपति से मुम्बई तक बालाजी एक्सप्रेस जो वीकली चल रही है, अगर उसको रेगुलर करके अहमदाबाद तक चलाने की कोशिश की जाए तो बहुत अच्छा रहेगा क्योंकि उस एरिया में गुजरात और राजस्थान के लोग रहते हैं और उन्हें आने-जाने में इससे बहुत फायदा होगा। वहां से तिरुपति जाने वाले यात्रियों को भी तिरुपति से दिल्ली एक ट्रेन चलाने के लिए भी रिक्वेस्ट है। मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि वे इससे लाभ होगा। मेरी रेल मंत्री जी से इस पर विचार करें। मेरी रेल मंत्री महोदय से पुन: विनती है कि वह रेलवे लाइन को डबल करने और इलेक्ट्रिफिकेशन करने पर ध्यान देने का कष्ट करें। इन्हीं शब्दों के साथ हम इस बजट का फुल सपोर्ट करते हैं।

[उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) पीठासीन हुए]

Please accept our request and do the needful. Thank you.

श्री लेखराज बचानी (गुजरात): सर, मैं रेल मंत्री जी से...

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : आपका नाम तो लिस्ट में नहीं है।

श्री लेखराज बचानी : सर, मुझे जो कुछ कहना है रेलवे बजट के समर्थन में, उसे मैं राइटिंग में दे रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : राइटिंग में स्पीच देने की तो कोई व्यवस्था नहीं है। वह आप रेलवे मिनिस्टर को दे दीजिए। आप उनको चिट्ठी भेज दीजिए। आपका रिकार्ड के ऊपर नहीं आयेगा। आप नई परम्परायें क्यों स्थापित कर रहे हैं?

श्री लेखराज बजानी : सर, मुझे रेलवे बजट पर बोलने के लिए समय मिलना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : श्री प्रेमचन्द्रन।

श्री लेखराज बजानी : उपसभाध्यक्ष महोदय,..

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : मैंने श्री प्रेमचन्द्रन का नाम बुलाया हुआ है। आपका नाम नहीं है। आपकी पार्टी की तरफ से कोई नाम नहीं आया हुआ है।

श्री लेखराज बजानी : सर, नाम दिया हुआ था।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : मैं नहीं जानता। I am sorry. I cannot enter into an argument on this. अगर आपको धैर्य हो और आप बैठे तो यह बात दूसरी है कि आपको एकाध मिनट आपको बोलने की अनुमति दे दी जाये।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (Kerala): I thank you, Mr. Vice-Chairman. I know that the House is not in a mood.....

THE VICE-CHAIRMAN(SHRI T.N. CHATURVEDI) : Please be brief.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: I know that the House is not a mood to have a serious discussion on the Railway Budget, especially, when most of the benches are vacant. So, I will also confine myself to two or three points and I will conclude my speech within minutes. Sir, I would like to say that in the last year's Railway Budget, there was neither any hike in the passenger fare nor in the freight rates. But so far as the Railway Budget for the year 2002-03 is concerned, this has imposed hardship on the common people, especially, in respect of the freight rates, which have been described in the Railway Budget as very meagre and low; but, when we compare the actual prices due to increase in the rates of freight in respect of consumer goods, this increase will be creating much more hardship for the common people of those States, which are depending upon the consumer goods from outside. The passenger fare also is being given at various rates, at various levels. But when we consolidate the whole thing, the increase in the passenger fare will be more than 10 to 15 per cent. These two things will adversely affect the common passengers, especially, the second-class passengers and the sleeper-class passengers. But the high class passengers are being spared from any hike or additional burden upon them. That is my first point.

Secondly, I would like to refer to the safety aspect of the Indian Railways. Last year also, we had experienced so many rail accidents. Even the Kadalundi rail bridge accident had been there, which shook the nation. So, the most important thing is that the Railways will have to give priority to the safety aspect. There are so many old bridges and old rail tracts. They will have to be replaced, reconstructed and modernised. The safety aspect should be given top most priority. That is my second point.

Thirdly, so far as the State of Kerala is concerned, I would like to take this opportunity to congratulate the Railway Minister, Shri Nitish Kumarji, and the Minister of State for Railways, Shri O. Rajagopalji, the latter being from the State of Kerala, for giving more trains to the State of Kerala. There was a lot of hue and cry when the Intercity Express was cancelled, and instead of that, another train was given. When we drew the attention of the Minister of Railways and the Minister of State for Railways to this problem, they immediately rectified the mistake, and the people of Kerala are now satisfied with this. In this year's Railway Budget, the position is satisfactory, and the number of trains given to the State of Kerala is satisfactory. I would like to point out one thing. Sir, the funds which have been allocated for the purpose of doubling of the railway lines, conversion of the metre gauge into broad gauge, are not sufficient, when compared to the funds which had been allotted to the State of Kerala in the previous years. I would urge upon the Railway Minister to look into the matter and do the needful. I would like to cite one example. For the conversion of metre gauge into broad gauge from Quilon to Virudunagar, an amount of more than Rs. 525 crores is required. But the amount which has been earmarked in the current year's Railway Budget is only Rs. 25 crores, which is quite insufficient. A proportionate amount has not been allocated. I request the hon. Minister to do the needful. Another thing is that the project work line is, in fact, from Quilon to Virudunagar. But the work has been started at Virudunagar. It has to be started at Quilon. Otherwise, it has be started both at Quilon and Virudunagar. Then only both States, Kerala, as well as Tamil Nadu, will be benefited. So, I would like to say that more funds have to be allocated for the purpose of conversion, for the purpose of doubling, for the purpose of replacement of old bridges and rail tracks, and so on. Much more funds are required for the electrification and the doubling of track from Ernakulam to Kottayam via Mulamthuruthy, and also from Ernakulam to Alleppey. There are so many projects which are pending at the moment. I hope that the Railway Ministry will look into this matter and take an

approrpaite action for the ongoing projects and the old projects. With these words, I conclude my speech.

† **मिर्जा अब्दुल रशीद** (जम्मू और कश्मीर) : सर, रेलवे बजट पर बोलने के लिए आपने जो टाइम दिया, शुक्रिया। इससे पहले कि मैं अपनी कुछ डिमांड रखूं, ऑनरेबल मिनिस्टर नीतीश कुमार जी को मैंने खुद लिखकर भी दिया था। उनकी तरफ अभी तक उन्होंने देखा नहीं था, लेकिन वे अब देख रहे हैं। पहली बार जम्मू-कश्मीर की तरफ इन्होंने तीन-चार ऐसे काम किए हैं जो इसी हाउस में मुझसे पहले भी मैम्बर पार्लियामेंट ने डिमांड रखी और हमने भी क्वेश्चन्स पूछे, तकरीर की और डिसकसन किया। इनसे पर्सनली मिले। चीफ मिनिस्टर साहब ने भी लैटर लिखे। मैं सबसे पहले इन्हें कॉन्ग्रेच्युलेट करता हूं कि इन्होंने जम्मू से हरिद्वार जो ट्रेन चलाई है वह एक देरीना मांग थी, बहुत जरूरी मांग थी क्योंकि लाखों यात्री, जो हर साल वैष्णो देवी जाते हैं या वतन जाते हैं उनकी यह ख्वाहिश होती है कि वे वापसी में हरिद्वार होकर अपने मन को पूरी तरह से पाक करके वापस जाएं। यह ख्वाहिश जो इन्होंने पूरी की है उसके लिए मैं इन्हें मुबारकबाद देता हूं। दूसरा, पठानकोट से जम्मू तक इन्होंने जो ट्रेन चलाई है वह भी एक देरीना आवामी मांग थी। इन्होंने जनता की मांग को, आवाम की मांग को पूरा किया है, बहुत अच्छा काम किया। तीसरा, डबल ट्रैक लेन, जालंधर से जम्मू तक के लिए इन्होंने जो सैंक्शन किया है, एप्रूवल दिया है उसके लिए भी चीफ मिनिस्टर साहब और मैंने इन्हें खत लिखा है और हम इनके बहुत आभारी हैं। अब हम इनके नोटिस में एक ही गुजारिश करेंगे, मंत्री जी से एक ही गुजारिश करेंगे कि जहां आपने हमें अहसानमंद किया है, बहुत अच्छा काम किया है वहां यह देरीना मांग, जो जम्मू से श्रीनगर रेल ट्रैक को ले जाने का गवर्नमेंट ऑफ इंडिया का एक कमिटमेंट है, यह बहुत अहम है। इस कमिटमेंट के सिलसिले में हमारे देश के प्रधानमंत्रियों ने पत्थर भी लगाए, इनऑगरेशन भी किए, जम्मू से भी, कश्मीर से भी लेकिन वह प्रोजेक्ट कभी शुरू नहीं हुआ। अब हमें उम्मीद हो चुकी है कि अगर नीतीश जी ऊधमपुर से श्रीनगर तक इसे नेशनल लेवल का प्रोजेक्ट डिक्लेयर कराकर काम शुरू कराएंगे तो यह तारीखी तौर पर बहुत बड़ा काम होगा। बड़ा काम इसलिए भी है कि अगर फिफ्टीज में यह रेलवे ट्रैक बनाया गया होता तो आज देश के सामने यह मसला-ए-कश्मीर होता ही नहीं बल्कि कश्मीर के अस्सी फीसदी लोग सर्दियों के मौसम में देश में आते, घूमते, अपनी तिजारत करते, रोजगार कमाते और अपनी आंखों से देखते कि हमारे देश की कितनी खूबसूरत संस्कृति है। यहां पर मंदिर भी हैं, जहां घंटियां बजती हैं, मस्जिद भी हैं, जहां मुल्ला अजान देते हैं, गुरुद्वारे भी हैं और कितनी अच्छी तहजीब है। अगर यह फिफ्टीज में हो जाता तो उन लोगों का जेहनी तौर पर इस मुल्क के साथ और ज्यादा लगाव हो जाता, वे और जुड़ जाते तथा जो पाकिस्तान का प्रोपेगंडा है वह उन पर असर नहीं करता। लेकिन आज भी अगर इसे नेशनल लेवल का प्रोजेक्ट डिक्लेयर करके इस पर काम शुरू किया जाए तो यह बहुत बड़ा काम होगा। यह मिलिटेंसी के खिलाफ एक बहुत बड़ा काम है, टू नेशन थ्योरी के खिलाफ बहुत बड़ा काम है और वहां के लोगों को देश के साथ अमली तौर पर जोड़ने का बहुत बड़ा काम है। मैं इनसे यह तवक्को रखूंगा कि जिस तरीके से उस तरफ उन्होंने देखा है, काम करना शुरू किया है उसी तरीके से हम चाहेंगे कि इसे नेशनल लेवल का प्रोजेक्ट डिक्लेयर करा कर इस पर काम शुरू करें।

† Transliteration of the speech in Persian Script is available in the Hindi version of the debate.

एक और नुक्ता जो मैं अर्ज करूंगा वह यह है कि जम्मू से पुंछ और राजौरी जो दो बॉर्डर डिस्ट्रिक्ट हैं, यहां हर बार पाकिस्तान हमला करके इन डिस्ट्रिक्ट में, जहां प्रीडोमिनेंटली आबादी है, उस आबादी को उजाड़ता है। ऐसा कहा जाता है कि यहां सर्वे का काम हो चुका है जम्मू से पुंछ, राजौरी का। अगर यह सर्वे हो चुका है तो हम यह चाहेंगे कि ये जो बॉर्डर डिस्ट्रिक्ट हैं, जो बड़े सैंसिटिव डिस्ट्रिक्ट हैं इनको जम्मू के साथ जोड़ने के लिए अगर ये काम शुरू कराएंगे तो हम इनके बहुत शुक्रगुजार होंगे।

एक और नुक्ता इनके नोटिस में जरूर लाना चाहूंगा कि जम्मू-कश्मीर में इनका एक रिक्रूटमेंट बोर्ड पांच साल से काम कर रहा है। ये खुद दरयाफ्त कर सकते हैं, पूछ भी सकते हैं कि इस वक्त सबसे बड़ा बेरोजगारी का मसला जम्मू-कश्मीर में है। वहां पढ़े-लिखे, इंजीनियर्स, ग्रेजुएट्स, हजारों की संख्या में बेकार हैं। लेकिन इन पिछले पांच सालों में एक भी नौजवान को वहां रोजगार नहीं मिल सका है क्योंकि वहां का चेयरमैन इस तरफ का है और उसे जम्मू-कश्मीर से कोई इंट्रस्ट नहीं है। इन्हें यहां पांच साल हो चुके हैं। हम चाहेंगे कि जम्मू-कश्मीर के किसी आदमी को, जम्मू-कश्मीर की सरकार से या अपनी मर्जी से चेयरमैन वहां रिक्रूटमेंट करें। इससे यहां जो अनएम्प्लोएमेंट है उसे बहुत हद तक कम कर सकते हैं। मैं ये तीन नुकते इनके नोटिस में लाकर इनके बजट की तारीफ करता हूं और इनको सपोर्ट देता हूं। थैंक यू।

DR. ARUN KUMAR SARMA (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I stand here to support the Budget (Railways), 2002-2003. I know it is very difficult for the Indian Railways to give concessions and develop the infrastructure with very limited budgetary support. I hope the Government of India would give full support to the Railways because this is the only infrastructure which can really establish connectivity with the remotest corner of the country. In this connection, I would like to refer to the North Eastern Region. The whole country is convinced that due to lack of connectivity the people of the North Eastern Region are feeling isolated for the last so many years. A lot of new programmes were taken up by the Government of India through various Ministries, including the Ministry of Railways. We do realise that there is a dearth of funds in the Railways itself. It is very difficult for them to support all the projects simultaneously. The Members of Parliament from the North East held a discussion with the Railway Minister. Nitishji was very keen to implement the programmes as quickly as possible. But, he expressed his inability to fund all the projects. I would like to cite one or two examples. Sir, the foundation stone of the Bogibil bridge over the Brahmaputra in the Dibrugarh district was laid in the year 1997. The feasibility report was also prepared. According to the Prime Minister's Package, Rs. 1,000 crores was promised for this project. Now the Railways are saying that they have to explore the source of funding. It is very amazing. In the Prime Minister's Package Rs. 1,000 crores has been specifically allocated for this purpose. How can the Railway Board say that

they are still exploring the source of funding? Sir, there is the Non-lapsable Pool of Resources.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): You mention your priorities. You have already said that the Minister knows these problems and he is trying to help us. You mention the specific projects. The Minister would note it down.

DR. ARUN KUMAR SARMA: Sir, the Rongia-Murkongchelek section which goes up to Arunachal Pradesh through the Northern bank of Brahmaputra was set up in 1962. It is still a metre gauge line. A survey was conducted in 1996 for converting it from metre gauge to broad gauge. But the Railways have not yet started the gauge conversion work. I hope the hon. Minister would take note of it and the gauge conversion work would be completed without any further delay.

I would like to mention one more thing about the completion of the Rongia Division project. The foundation stone of the Rongia Division was laid on 8th November, 1995.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): The hon. Minister has got this information.

DR. ARUN KUMAR SARMA: Sir, till today the work in this Division has not been completed. Every year, a small amount of Rs. 2 crores or Rs. 3 crores is given for this purpose. That is why no work is being done in this Division. This is a very old demand of the people of Assam.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): Kindly be brief. You send these things to the Minister in writing.

Sir, there was a proposal for extension of Dangri-Salkhowa section of NF Railway; the line would be just 5.68 km. long. When I had put a Starred Question on this issue, the Minister replied saying that it was not found feasible to take up the project as it would have a negative rate of return. I don't agree with this view. This is the first railway track...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): You merely make a request to the Minister to consider it.

DR. ARUN KUMAR SARMA: The Minister should at least consider extension of this line, which is only 5.6 km. long. Sir, the Minister has always been very kind enough to consider the requests of the Members of the North-East, and I hope, this time too, he would accede to our request.

I would also request the hon. Minister to introduce new trains from the North-East linking various cities like Puri, Mumbai and the Southern States of our country. This will help us very much. Thank you, Sir.

श्री गांधी आज़ाद (उत्तर प्रदेश) : धन्यवाद, मैं पांच साल से रेलवे बजट पर बार बार आजमगढ़ की जनता के लिए दिल्ली, कोलकाता और मुम्बई पहुंचने के लिए मांग कर रहा हूं ...(व्यवधान)... मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि अभी हाल ही में मुम्बई जाने के लिए गोरखपुर से गोदान एक्सप्रेस चलाकर कुछ राहत वहां की जनता को दी गयी है। लेकिन आज तक दिल्ली और कोलकाता पहुंचने के लिए कोई साधन आजमगढ़ की जनता को नहीं है। मैं मंत्री महोदय से मांग करता हूं और बिना बजट की मांग कर रहा हूं कि कुछ गाड़ियों का केवल रूट, रास्ता बदल दिया जाए तो उससे भी काम चल सकता है। मैं सोच रहा हूं और आशा भी कर रहा हूं कि मंत्री महोदय इसे जरूर करेंगे जैसे लिच्छवी एक्सप्रेस को अगर सप्ताह के सारे दिन नहीं बदल सकते हैं तो सप्ताह में तीन दिन आजमगढ़ और इलाहाबाद के रास्ते से चला दिया जाए तो दिल्ली पहुंचने का रास्ता सुलभ हो जाएगा। मंत्री महोदय ने नयी गाड़ियों को चलाने का प्रोपोजल रखा है। नई दिल्ली से हावड़ा जो सप्ताह में दो बार ट्रेन चलाने की योजना है, अगर उसको आजमगढ़, बलिया, छपरा होते हुए हावड़ा पहुंचाया जाए तो उधर के लोगों के कोलकाता पहुंचने की समस्या दूर हो जाएगी। मैं मंत्री महोदय पर आशा ही नहीं भरोसा करता हूं कि इसे ये पूरा करेंगे और वहां की जनता की आवाज को इन शब्दों के साथ कहते हुए मैं अपनी बात को विराम भी देता हूं कि -

"गर हो जाए नजरें इनायत किसी की,
कट जाए यूं ही मुसीबत सभी की।"

धन्यवाद।

PROF. M. SANKARALINGAM (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, without taking much time, I just want to mention certain things for the consideration of the hon. Minister. When he visited Kanyakumari in 1998, I met him and gave him a representation regarding development of infrastructure in the Kanyakumari district. And, he was pleased to sanction an amount of Rs.7,402 crores for this purpose. Presently, all the trains from Chennai, Ernakulam and Kolkata, have to be brought to Kanyakumari for repairs and other things. Engineers from Trivandrum or Tirunelveli go there and attend to the work. But there is no sufficient infrastructure there; there are no sufficient workshops there. The Minister has, no doubt, sanctioned the funds; but the work is going on at a very slow pace due to paucity of funds. I request the hon. Minister to consider allotting more funds for this purpose. There also, if you look at the entire country's gauge conversion...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. N. CHATURVEDI): Please be brief now.

PROF. M. SANKARALINGAM: Sir, Tamil Nadu has the highest percentage of metre gauge railway lines. The Government has to concentrate on gauge conversion in Tamil Nadu. All metre gauge tracks should be converted into broad gauge tracks. Pollachi-Dindigul is metre gauge track; Rameswaram-Madurai is metre gauge; Madurai-Rameswaran-Trichy is also metre gauge; everywhere, it is metre gauge track. No gauge conversion has been done. I also want to request the hon. Minister that there should be a night train from Kanyakumari or Nagarcoil or from Trivandrum to Coimbatore, daily. At present, some three or four summar specials are running. But that is not enough, in my opinion. Then, sufficient money has to be allocated for the expansion of train facilities in Kanyakumari district because that is the last district where the Government has not concentrated on expansion of train facilities. They have concentrated only on Nagarcoil-Kanyakumari-Trivandrum, or Nagarcoil-Kanyakumari-Tirunelveli; in the interior regions, there is no train. There are so many agricultural products to be transported from the hilly areas. So, they have to expand the train facilities. Sir, I have allotted Rs.12 crores from my MPLADS funds for converting unmanned level crossings into manned level crossings.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. N. CHATURVEDI): The Minister will take note of it. You conclude now.

PROF. M. SANKARALINGAM: When it has been done, why should not the Government allot funds? If a Member of Parliament allots funds for conversion of one unmanned level crossing into manned level crossing, equal amount should be allotted by the Government for conversion of another unmanned level crossing into manned level crossing. In this connection, I request the hon. Minister that the Suchindram level crossing should be converted into manned level crossing. With these two requests, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): Shrimati Gokul Indira. Please be very brief. Just make your points. We can't go on like this because we have to finish it. Then, you have to go for bidding farewell to the retiring Members also.

SHRIMATI S. G. INDIRA (Tamil Nadu): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. I would not take much time. I would emphasise on only two or three points.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. N. CHATURVEDI): You speak about two or three projects that you want the Minister to take up.

SHRIMATI S. G. INDIRA : Sir, it was in 1997 that the hon. Minister laid the foundation stone for the broad gauge railway line from Madurai to Rameswaram in Tamil Nadu. But that project has not yet been implemented. Adequate allocation was not made in the Budget. We come from a very backward area in Tamil Nadu. In our area, in Sivaganga District, we do not have any railway station. It takes a lot of time to reach Chennai from Karaikudi because the track has not been converted into broad gauge. I had made a representation in this regard, but no allocation has been made in this Budget. I would also request the hon. Minister to take steps to lay a broad gauge track between Manamadurai and Trichy, and Madurai to Rameswaram, because Rameswaram is a very important place where so many pilgrims and tourists visit.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. N. CHATURVEDI): He knows the rationale. You only press for the projects that you want him to take up.

SHRIMATI S. G. INDIRA (Tamil Nadu): So, broad gauge line should be laid between Madurai and Rameswaram, Trichy to Manamadurai and also from Manamadurai to Tuticurin; it is only about 19 kms. The survey has already been done. I would also request the Minister to take up a new project for laying a broad gauge line between Manamadurai and Tuticurin. Finally, I request the hon. Minister that the Chennai metro project should be given the topmost priority. A separate corporation for the Chennai Metro Project, on the lines of the Mumbai Suburban Railway Corporation, should be created. Like that, in Chennai also, a separate corporation should be set up. Sir, I would conclude my speech by making one more point. I wish to impress upon the Railway Minister the need to call a meeting of the representatives of the Government of Tamil Nadu and the Southern Railway in order to undertake a review of the pending railway projects in Tamil Nadu, so that they are completed early. I also request the hon. Railway Minister to take steps to introduce a day-time train between Madurai and Chennai.

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : श्रीमती सरोज दुबे।

श्रीमती सरोज दुबे (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूं कि रेलवे देश के विकास की धुरी है और अगर इसी का बुनियादी ढांचा चरमरा जाएगा तो देश के विकास की गति अपने आप अवरुद्ध हो जाएगी। महोदय, भारतीय रेल का ढांचा जनहित को ध्यान में रखकर बनाया गया था, लेकिन आज यह मुनाफा कमाने की ओर जा रही है और इससे

इस की जन-विरोधी भावना स्पष्ट होती है। रेलवे को आर्थिक रूप से सक्षम बनाने के लिए ...(व्यवधान)... रेलवे के निगमीकरण और निजीकरण की ओर कदम उठाने के मंतव्य के परिप्रेक्ष्य में यह रेल बजट पेश किया गया है। इस का सीधा-सीधा अर्थ आम मुसाफिरों के लिए रेल सुविधा को महंगा बनाना और रेलवे को मुनाफा कमाने वाली संस्था बनाना है।

महोदय, जब रेल सेवा को जन-सेवा के बजाय व्यावसायिक सेवा बनाने का लक्ष्य निर्धारित कर लिया गया तो आम आदमियों को इसी तरह का बजट झेलना पड़ेगा और आम लोगों को महंगा सफर करने के लिए विवश होना पड़ेगा।

महोदय, भारतीय रेलवे अपनी सेवा के डेढ़ सौ साल पूरे कर चुकी है। इसलिए यह ऐतिहासिक वर्ष भी है और इसे यात्री सुविधा वर्ष भी घोषित किया गया है, मगर रेलवे सुविधाओं में कोई वृद्धि होने की संभावना नहीं है क्योंकि आम जनता के लिए जो बोगीज हैं, उनमें वे लोग जानवरों की तरह ठूंसकर भरे होते हैं। इस ओर ध्यान देने की जरूरत है तभी यह ऐतिहासिक वर्ष पूरा माना जाएगा। महोदय, वर्ष 2002-2003 के रेल बजट में प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित श्रेणी का किराया नहीं बढ़ाया गया है और इसी वजह से उद्योगपतियों ने इस बजट का भारी स्वागत किया है, लेकिन आम मुसाफिरों पर इसका बहुत जोर पड़ा है। माल भाड़ा दर में वृद्धि के कारण नमक, फल, सब्जी, गुड़, दालें और खाद्य तेल का कुछ हिस्सा महंगा हो जाएगा जिस कारण यह बजट गृहणियों के ऊपर एक करारा प्रहार है। इस कारण उनका किचन का बजट गड़बड़ा गया है।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : धन्यवाद।

श्रीमती सरोज दुबे : सर, मैं अपनी बात खत्म कर रही हूं। सिर्फ दो-चार सुझाव देकर ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : एक सुझाव देकर खत्म कीजिए। अब दो-चार सुझाव के लिए समय नहीं बचा है, आप दूसरों का भी ख्याल रखिए। साढ़े छः बज रहे हैं और जल्दी ही हाउस को उठाना है। I cannot allow that much of time to you.

श्रीमती सरोज दुबे : हमारे यहां 25 हजार रेलवे क्रासिंग्स हैं जिनकी देखभाल की कोई व्यवस्था नहीं है। इस के अलावा पुरानी रेल पटरियों पर तेज रफ्तार की गाड़िया चलाई जा रही हैं जबकि पटरियों का कोई सुधार नहीं किया गया है।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी) : ये जनरल बातें तो सभी कह चुके हैं। ...(व्यवधान)... ये जनरल डिफेक्ट्स तो सभी ने बता दिए हैं। आपने पहले ही बता दिया है कि आप का बजट जन-विरोधी है।

श्रीमती सरोज दुबे : सर, रेलवे के पास पैसे की कमी है और यह कर्ज लेकर इन्हें बना रही है। इसलिए मैं मंत्री जी से कहूंगी कि रेलवे की परिसंपत्तियां काफी इधर-उधर पड़ी हुई हैं, इसलिए आप उनसे काम चलाएं और रेलवे कर्ज न ले। इस के अलावा जो सुदूर के इलाके हैं, उनको रेल लाईंस से जोड़ने का प्रयास करें तभी उन क्षेत्रों का विकास हो पाएगा। तभी उसकी स्थाई आमदनी हो पाएगी, तभी रेल का बजट सुधर पाएगा और उसे कर्ज से मुक्ति मिल पाएगी। चूंकि रेलवे जनसेवा के लिए बना था, इसलिए मेरा आग्रह है कि इसको आप मुनाफाखोरी की

संस्था न बनाएं, इसको व्यावसायिक न बनाएं बल्कि जिस तरह पहले यह कार्य कर रहा था, जैसे पहले पानी की व्यवस्था होती थी, वैसी व्यवस्था करें और यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधा प्रदान करें, एअर कंडीशन क्लास की चिंता छोड़कर आप देश के आम आदमी की रेल यात्रा को सुखद बनाने पर ध्यान दें तभी आपका यह यात्री सुविधा वर्ष सार्थक होगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का विरोध करती हूँ। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी) : श्रीमती सरला माहेश्वरी। कृपया दो मिनट में समाप्त करें।

श्रीमती सरला माहेश्वरी (पश्चिमी बंगाल) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी व्यग्रता समझ रही हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी) : नहीं, मेरी व्यग्रता नहीं है। मैं समझता हूँ कि आपको व्यग्रता का पूरा दिग्दर्शन यहां हो रहा होगा।

श्रीमती सरला माहेश्वरी : ठीक है, सर, सदन की व्यग्रता को देखते हुए मैं मंत्री जी से सिर्फ पश्चिमी बंगाल की परियोजनाओं पर निवेदन करूंगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं देख रही हूँ कि ममता जी के हाथ में और नीतीश जी के हाथ में यह रेलवे मंत्रालय डोलता रहा है और सिर्फ परियोजनाओं के मामले में ही नहीं डोलता रहा बल्कि नीतियों के मामले में भी डोलता रहा है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से पहला निवेदन यह है कि रेलवे एक महत्वपूर्ण मंत्रालय है और जब रेल चलाते हैं तो हमारे रेल मंत्री जी चाहे किसी भी प्रदेश से आते हों, उनको अपना एक अखिल भारतीय दृष्टिकोण रखना चाहिए। इसी अखिल भारतीय दृष्टिकोण के तहत मैं मंत्री जी से जानना चाहती हूँ कि ऐसा क्यों होता है, जब किसी एक प्रदेश से चुनकर आया सदस्य मंत्री होता है तो उसी प्रदेश में रेलवे की परियोजनाएं ज्यादा चली जाती हैं और उन परियोजनाओं के लिए ज्यादा पैसे का आवंटन होता है? पश्चिमी बंगाल की जो परियोजनाएं हैं, उन परियोजनाओं के लिए आपने जो आवंटन दिया है, उनको अगर आप देखें तो आपको आश्चर्य होगा कि पिछले साल जहां रेलवे विभाग द्वारा 25 करोड़ रुपया खर्च किया जा रहा था वहां इस साल के बजट में 1 करोड़ रुपया भी नहीं रखा गया। मेरा निवेदन यह है कि पश्चिमी बंगाल के जो प्रकल्प अटके हुए हैं उन प्रकल्पों के लिए आप पर्याप्त धनराशि दें ताकि निश्चित समय पर वे प्रकल्प पूरे हो सकें। रेलवे विभाग की सबसे बड़ी कमी यह है कि तरह तरह की कई परियोनाएं रेलवे विभाग द्वारा शुरू कर दी जाती हैं, जो कमी समय पर पूरी नहीं हो पाती हैं, जिसके कारण कितनी ही धनराशि का अपव्यय होता है। इसलिए मेरा मंत्री जी से यही निवेदन है कि पश्चिमी बंगाल की अटकी हुई परियोजनाओं के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित करें और जल्दी से जल्दी इन परियोजनाओं को पूरा कराएं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, समयाभाव के कारण पूरे बजट पर तो मैं अभी चर्चा नहीं कर पाऊंगी, बाद में जब आएगा तो चर्चा करूंगी। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : श्री लेखराज वचानी। शायद चले गए। मैंने तो उनसे निवेदन किया था कि थोड़ा धैर्य रखें। माननीय मंत्री जी, आप बोलिए।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, जितनी बातें यहां आई हैं, उनके जवाब के लिए मुझे थोड़ा समय, दस-पन्द्रह मिनट का समय आपको देना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं देख रहा हूँ कि माननीय सदस्यों के मन में रेलवे बजट के संबंध में कुछ गलतफहमियां पैदा हुई हैं, जैसे सबसे पहले कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि यह साधारण दर्जे के यात्रियों पर बोझ है, जबकि ऊंचे दर्जे के यात्रा किराए को छोड़ दिया गया है। मैं यहां यह बता देना चाहता हूँ कि यह एक गलतफहमी है, हमने रेशनलाइज किया है और यह रेशनलाइजेशन का सिलसिला वर्ष 1999-2000 में ही हमने शुरू कर दिया था। अगर उस समय के मेल एक्सप्रेस के साधारण दर्जे के किराए को 100 मान लिया जाए तो उसी के साथ बाकी श्रेणियों की रिलेटिविटि हमने उस समय तय की थी, जिसमें थोड़ा सा फर्क किया गया। अगर मेल, एक्सप्रेस ट्रेन का सेकेण्ड क्लास का किराया 100/- रुपए था तो उस हिसाब से स्लीपर क्लास का 155/- होगा, एसी चेयर कार का 300/-रुपए होगा। हमने इसमें स्लीपर क्लास का 155/-रुपए के स्थान पर 160/- रुपए किया है और एसी चेयर-कार का 300/-रुपए के स्थान पर 350/- रुपए किया है। जहां तक एसी फर्स्ट क्लास का है, जो पहले 1440/- रुपए था उसको घटाकर 1400/- रुपए किया है। जो मेल एक्सप्रेस गाड़ियों के लिए आर्डिनरी क्लास का न्यूनतम किराया 15/- रुपए है उसको बढ़ाकर हमने 16/- रुपए किया है और साधारण गाड़ियों का न्यूनतम किराया 3/- रुपए से बढ़ाकर 4/- रुपए किया है। यह रेशनलाइज किया गया है। रेशनलाइजेशन के हिसाब से अगर हम सेकेंड क्लास आर्डिनरी के किराए में वृद्धि देखें तो यह वृद्धि 5.79 प्रतिशत है। बार-बार वे कह रहे हैं कि आम आदमी पर बोझ डाला गया है, मेरा कहना है कि इससे केवल 5.79 प्रतिशत की वृद्धि होगी। सैकिंड क्लास मेल एक्सप्रेस में 5.57 प्रतिशत की वृद्धि होगी। स्लीपर क्लास मेल एक्सप्रेस में 9.68 प्रतिशत की वृद्धि होगी। ए.सी. चेयर कार में वृद्धि होगी 18.21 प्रतिशत। फर्स्ट क्लास में वृद्धि होगी 7.63 प्रतिशत। एस.सी. टू टीअर में वृद्धि होगी 5.39 प्रतिशत की और ए.सी. फर्स्ट क्लास में 4.01 प्रतिशत की वृद्धि होगी। यह रेशनलाइजेशन है। हमने अपने बजट में न्यूनतम भाड़ा एक रुपए से बढ़ा दिया है, रिलेटिविलिटी तय हुई है। आर्डिनरी क्लास की रिलेटिविलिटी नहीं थी, 100 किलोमीटर से ज्यादा दूरी तक जाने पर आर्डिनरी क्लास का भी भाड़ा मेल एक्सप्रेस के कास्ट के भाड़े का 55 प्रतिशत हो जाएगा। यह रेशनलाइजेशन है और एक वैज्ञानिक पद्धति को अपनाकर हम लोगों ने यह काम किया है, इसकी तो प्रशंसा होनी चाहिए थी लेकिन कहा जा रहा है कि बड़े लोगों को छोड़ दिया गया है। महोदय, राजधानी और शताब्दी का भाड़ा इतना बढ़ाया गया है कि उसे अब अगर और बढ़ाया जाएगा तो शायद राजधानी और शताब्दी में चलने वाले लोग ही न मिलें। गाड़ियों का परिचालन इन सब चीजों को देखकर किया जाता है। इसलिए सबसे पहले तो मैं यह भ्रांति दूर कर देना चाहता हूं।

फिर कहा जाता है एम.एस.टी. पर बढ़ा दिया। एम.एस.टी. की जो यात्रा करते थे तो उसमें किसी दूरी पर 11 सिंगल जर्नी के बराबर था तो किसी दूरी पर 19 सिंगल जर्नी के बराबर था, हमने सबका 15 सिंगल जर्नी के बराबर कर दिया। तो एम.एस.टी. में किसी का घट जाएगा और किसी का बढ़ जाएगा क्योंकि 15 पर हमने उसको बराबर कर दिया। इस प्रकार से रेशनलाइजेशन किया गया है और मेरे ख्याल से रेशनलाइजेशन के पूरे प्रिंसिपल को देखा जाना

चाहिए। इसी प्रकार से माल भाड़े के बारे में बहुत बार कहा गया है कि बहुत चीजों पर भाड़ा बढ़ा दिया गया है, इससे नमक का दाम बढ़ जाएगा, गृहणियों का संकट बढ़ जाएगा, लेकिन ऐसा कुछ नहीं होगा। नमक का कितना भाड़ा बढ़ा? साल्ट मेन्युफक्चरर, माफ कीजिएगा बड़े-बड़े उद्योगपति आजकल मेन्युफक्चरर हैं, अगर सारे रिफाइनरी वाले, साल्ट रिफाइनरी वाले, सारा ट्रांसपोर्टेशन का कास्ट कंज्यूमर पर पास ऑन कर दें और ऐवरेज लोड अगर लिया जाए साल्ट के लिए 1,400 किलोमीटर, तो उस हालत में नमक की कीमत में एक किलो में 40 पैसे की वृद्धि होगी। साल्ट कमीशनर की रिपोर्ट है कि एक व्यक्ति एक महीने में आधा किलो नमक कंज्यूम करता है इसका मतलब यह है कि एक व्यक्ति पर पूरे महीने में 20 पैसे का वजन आएगा और अगर इस प्रकार से पांच सदस्यों का परिवार है तो उस पर एक रुपए का बोझ आएगा पूरे महीने में। नमक हम ढोते हैं, नमक को ढोने में कितनी कठिनाइयां आती हैं, कभी रेलवे की समस्या आपने जानने की कोशिश की है। कई बार जल्दी वैगन खराब हो जाते हैं, ट्रेक को ब्रश करना पड़ता है, पानी से धुलवाना पड़ता है फिर भी इतने कम दाम पर खाने वाला नमक ले जाया जाता है। कभी-कभी घपला भी होता है इंडस्ट्रियल साल्ट को खाने वाले नमक के नाम पर लोग भेज देते हैं। आज भी नमक को मिनिमम क्लास पर हमने रखा है। 59 श्रेणियां थीं माल भाड़े की, उनको हमने घटा दिया है। न्यूनतम 90 कर दिया है तथा अधिकतम 300 कर दिया है। अब आप कहते हैं कि रोड से जा रहा है, क्या रोड से नहीं जाएगा? अगर हम सबका बोझ डालते जाएंगे स्टील पर, सीमेंट पर, पेट्रोलियम प्रोडक्ट पर तो यह रेल कहां से चलेगी? आज जो रेल चल रही है वह रेल यूज़र के खर्चे पर चल रही है और जैसा फार्मूला आप बता रहे हैं उस हिसाब से अगर यही सिलसिला चलाए रखा जाए तो अंत में रेल चलाने के लिए सरकार को टैक्स लगाना पड़ेगा। यह स्थिति मंजूर है या जो रेल यूज़र के खर्चे पर रेल चल रही है वह मंजूर है? अभी आपने पश्चिमी बंगाल की बात की, अब रेलवे के साथ कितना अन्याय हो रहा है, आपको शायद मालूम नहीं है। हम विद्युतीकरण करते जा रहे हैं और एन.टी.पी.सी. जिस रेट पर राज्य बिजली बोर्डों को बिजली देता है उससे सवा दो गुणा, ढाई गुणा, तीन गुणा दर पर रेलवे को बिजली की आपूर्ति की जा रही है। कुल मिलाकर, एक अंदाज़ के हिसाब से हम कह सकते हैं कि लगभग 1000 करोड़ रुपए का नुकसान रेलवे को हर साल होता है। हमने यह सवाल ऊर्जा मंत्री के साथ उठाया। उन्होंने कहा कि एन.टी.पी.सी. के साथ एक अनुबंध कीजिए और रेलवे की जरूरत को पूरा करने के लिए अलग से बिजली घर लगाइए। इसके लिए हमने एक एम.ओ.यू. किया। इसमें जो हमारा इन्वेस्टमेंट होगा, वह तीन साल के अंदर निकल आएगा। हम तो आपसे यह भी आग्रह करेंगे, सबसे आग्रह करेंगे। सरोज दुबे जी बोल रही थी, सरला माहेश्वरी जी बोल रही थी और चन्द्रकला पांडे जी बोल रही थी। मैं आपको बतला दूं कि रेलवे के ऊपर बिजली की दर का कितना बोझ है। इनके फिगर्स मेरे पास हैं। हम सब राज्यों का उल्लेख नहीं करना चाहते लेकिन आप समझ लीजिए कि बिहार को एन.टी.पी.सी. से 180 पैसे प्रति यूनिट मिलती है लेकिन वह रेलवे को कितने में दे रहे हैं, आपको मालूम है? रेलवे को उनसे 460 पैसे प्रति यूनिट में मिल रही है। पश्चिम बंगाल को एन.टी.पी.सी. से 171 पैसे प्रति यूनिट की दर से मिल रही है और रेलवे को 369 पैसे प्रति यूनिट की दर से दे रहे हैं। बात तो सब रेलवे की फ़र देते हैं। अभी चन्द्रकला जी बोली तथा उन्होंने एक कमेटी का जिक्र किया। वह रेलवे की इंटरनल कमेटी थी। हर जगह उन्होंने इसका नाम लिया। शुरू में हमने कहा है कि हमें तो अतिगामी मार्ग नहीं अपनाना है, मध्यम मार्ग पर चलना है। दुनिया भर में जो रेलवे का प्राइवेटाइजेशन हुआ उसके कुछ अनुभव हैं। वह खट्टे-मीठे अनुभव हुए, उन सबका लाभ लेकर ही हम अपने देश में कोई

नीति अपनाएंगे। रेलवे को इस देश में कोई प्राइवेटाइजेशन नहीं कर सकता। रेलवे स्ट्रेटेजिक सैक्टर है। आपने चर्चा कर दी तो कह दिया कि यहां मेडिकल वगैरह खत्म हो जाएगा। यह आपने कहीं से अखबार में या किसी रिपोर्ट से पढ़ लिया है या किसी का विचार आपने पढ़ लिया है। यह सरकार का विचार नहीं है। हमारी जो मेडिकल हैल्थ सर्विसेज है वह सबसे सस्ती है। प्रति व्यक्ति -प्रति एम्प्लाइ हमारा जो साल भर में खर्चा आता है, वह इतना कम है कि इसके विकल्प में हम कहीं दूसरी पद्धति पर जाएंगे तो वह महंगी पड़ेगी। अभी हाल में हमारे चीफ मेडिकल डायरेक्टर्स की मीटिंग थी। उसमें हमने कहा कि इसको हाइव आफ नहीं किया जा सकता। ...(व्यवधान)... कौन कहता है कि हमारी प्रोडक्शन यूनिट को हटाया जा रहा है। हमने तो नहीं सुना, हमने तो नहीं सोचा। लेकिन आप सोच रही हैं, आप वातावरण बना रही हैं। यह आपके मन में विचार आता है, यह हमारे मन का विचार नहीं है। हमारे जो प्रोडक्शन यूनिट हैं इनको खत्म कर दिया जाए ...(व्यवधान)...

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : हम लोगों ने जाकर देखा, बहुत सी यूनिटों को देखा है।

श्री नीतीश कुमार : ठीक है बहुत सी यूनिट देखे हैं लेकिन उनकी स्थिति दूसरी है। आज जितने माल डिब्बों की हमें जरूरत है, हम उतना ही खरीदेंगे। माल डिब्बा खरीदने के लिए पैसा बाजार से उधार लिया जाता है आई.आर.एफ.सी. के माध्यम से। यात्री डिब्बों के लिए हम बाजार से कर्ज लेते हैं। इसके लिए सरकार नहीं देती है। हम जो इंजन खरीदते हैं वह बाजार से कर्ज लेकर के, इण्डियन रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन के जरिए खरीदते हैं। इसलिए उतना ही लिया जाएगा जितनी जरूरत है। हमारी एफिसिएंसी बढ़ी है। टर्न राउंड इम्प्रूव किया है, प्रोडक्टिविटी इम्प्रूव की है। लेकिन उतने ज्यादा माल डिब्बों की जरूरत नहीं है। इसलिए हमारी जो प्रोडक्शन यूनिट है उनकी भी जो केपेसिटी है उतना हम उनको आर्डर नहीं दे पा रहे हैं। इसलिए हम लोग चाह रहे हैं कि जो प्रोडक्शन यूनिट हैं, जो इंजन बना रहे हैं, डिब्बे बना रहे हैं इनके लिए हम विदेशों में बाजार ढूंढें और इस दिशा में बहुत से कदम उठाए जा रहे हैं। आपको जानकर खुशी होगी कि हमारे कई इंजन विदेशों में बिक रहे हैं। इस प्रकार से हम कोशिश कर रहे हैं कि हमारे बनाए हुए डिब्बे, हमारे बनाए हुए इंजन दूसरे मुल्कों में जाएं और उसके लिए हम बाजार तलाश रहे हैं, उसके लिए प्रयत्न कर रहे हैं ताकि हमारी यूनिट बैठें नहीं।...(व्यवधान)... बैठ जाइए, आप सुन तो लीजिए।

तो इस प्रकार से एक गलतफहमी पैदा हुई। अब गृहणी की बात आप कर रही हैं। जो हमने रेशनेलाइजेशन किया है फ्रेट स्ट्रक्चर में, नमक का तो हमने बता दिया है, अब है फ्रूट एंड वेजिटेबिल्स - फल और सब्जियां कितने लोगों को नसीब है, यह आज बहस करने की जरूरत नहीं है। 1665 किलोमीटर की लीड पर ऐवरेज 32 पैसा प्रति किलोग्राम का फर्क पड़ेगा अगर समूचा ट्रांसपोर्टेशन कॉस्ट कंजूमर्स को जाए। अब खाने का तेल लीजिए। 1600 किलोमीटर की लीड पर देखें तो प्रति किलोग्राम पर 10 पैसे का फर्क पड़ेगा। अब फूडग्रेंस एंड पल्सेज को लेते हैं ...(व्यवधान)...

हम तो आप सबको सुन रहे थे लेकिन अब आप नहीं सुनना चाहती। जबर्दस्ती एक थ्योरी देना चाहती हैं कि आम आदमी पर बोझ पड़ रहा है, जबकि पड़ नहीं रहा है।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : अब वह समझ गई हैं, भ्रम दूर हो रहा है।

श्री नीतीश कुमार : फूडग्रेंस एंड पल्सेज - खाद्यान्न और दालें। 1250 किलोमीटर का जो ऐवरेज लीड है हमारे यहां जो माल की ढुलाई होती है वह उसका ऐवरेज लीड होता है, उस हिसाब से प्रति किलोग्राम चार पैसे का फर्क पड़ेगा। यूरिया पर प्रति किलोग्राम दो पैसे का फर्क पड़ेगा। यह है हमारे रेशनेलाइजेशन का असर। इससे हमारे रेलवे की माली हालत सुधर रही है। अब रेलवे को अपने पैरों पर चलने देना है या इसकी टांग तोड़ देनी है यह आप समझ लीजिए।मैं प्रोजेक्ट् की बात बताना चाहता हूं। ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : आपने ढुलाई का जो लक्ष्य रखा है उसे कैसे पूरा करेंगे? ...(**व्यवधान**)... राकेश मोहन कमेटी ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति (श्री टी.एन. चतुर्वेदी) : मंत्री जी आपको इसके बारे में बता रहे हैं।

श्रीमती सरोज दुबे : आप राकेश मोहन कमेटी पर आ रहे हैं तो ठीक है। ...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : आप पहले राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट को पढ़ लीजिए और उसके बाद इस बजट को पढ़िये, उसके बाद इसकी तुलना कीजिए। आपने एक राकेश मोहन कमेटी का नाम सुन लिया है, आप हर जगह पर उसका जिक्र किए जा रही हैं। ...(**व्यवधान**)... राकेश मोहन कमेटी की सिफारिशों को सरकार ने स्वीकार नहीं किया है। राकेश मोहन कमेटी ने जो रिपोर्ट दी उस पर हमने बड़ोदा में रेलवे स्टाफ कालेज में खुली बहस चलाई, जिसमें हमारे एम्पलाइज फेडरेशन, आफीसर्स फेडरेशन, रेलवे के अधिकारी आए, राकेश मोहन कमेटी के तमाम सदस्य आए, उस पर दो दिन की पूरी परिचर्चा चली और हमने उनकी रिपोर्ट पर जांच करने के लिए रेलवे की एक कमेटी बनाई है जो कि जांच कर रही है। अभी तो हम किसी नतीजे पर पहुंचे नहीं हैं और आप उसके बारे में हमसे सवाल पूछ रही हैं। जब हम किसी नतीजे पर पहुंच जायें तो आप सवाल पूछियेगा। यह बजट हमारी सरकार का बजट है, श्री अटल बिहारी वाजपेयी की सरकार का बजट है, रेल मंत्रालय का तैयार किया हुआ बजट है, हमारा तैयार किया हुआ बजट है, इस बजट के बारे में कुछ भी पूछना हो, कहीं कोई दिक्कत आ रही हो, तो इसके लिए कोई दूसरी किताब ढूंढने की जरूरत नहीं है। यह बजट सीधे व्यवहारवाद पर आधारित है। रेलवे को चलाना आवश्यक है। रेलवे का निजीकरण करने का कोई विचार नहीं है। आप कह रहे हैं कि पैसेंजर एमेनिटीज का 150 साल पूरा हुआ, उसके बारे में क्या करने जा रहे हैं। अब जितनी नई मेल एक्सप्रेस गाड़ियां खुलेंगी, उन सभी में अब चार साधारण श्रेणी के डिब्बे लगाये जायेंगे। अब तक साधारण श्रेणी के दो डिब्बे लगते थे, अधिक से अधिक किसी में तीन डिब्बे लग गये। अब साधारण श्रेणी के चार डिब्बे लगाये जायेंगे, जिसमें आम आदमी, बिना रिजर्वेशन के उनमें चल सकेंगे। यह हमने फैसला लिया है। आपने पूछा है कि इस साल पैसेंजर एमेनिटीज के लिए क्या किया जा रहा है, मैं इस बारे में आपको बताना चाहता हूं कि इस साल जन-शताब्दी ट्रेनें चलाई जा रही हैं, उच्च गति पर चलने वाली शताब्दी ट्रेन एयर कंडीशन्ड होती है, उसमें सभी लोग यात्रा नहीं कर पाते हैं, लेकिन अब इसमें गैर वातानुकूलित द्वितीय श्रेणी के डिब्बे होंगे, खास किस्म के डिब्बों का निर्माण किया जा रहा है। जिनमें ज्यादा आवाज न आये, ज्यादा धूल न आये और जो तेज गति पर चल पायें। उसमें आम आदमी भी शताब्दी का आनंद ले सकेगा, उसमें खाना भी दिया जायेगा, लेकिन उसमें कैटरिंग का वह रेट नहीं होगा जो शताब्दी का होता है या राजधानी का होता है। इसलिए आम आदमी भी इस जमाने में शताब्दी ट्रेन की यात्रा कर सकेगा।

अब तब 15, 16 शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन चली हैं, हमने इस साल, 150वें साल में, 16 जन-शताब्दी एक्सप्रेस चलाने का फैसला लिया है। पहली जन-शताब्दी ट्रेन चलेगी, जो सबसे पुराना रेलवे स्टेशन है, जो थाणे से बोरीबंदर तक गाड़ी आई थी, जो आज बोम्बे विटी है, मुम्बई विटी से चल कर के, जो सबसे नई रेलवे लाइन है कोंकण रेलवे गोवा, उसके मंडगांव रेलवे स्टेशन तक वह जन-शताब्दी चलेगी और पहली जन-शताब्दी 16 अप्रैल को चलेगी। आम यात्रियों के लिए हम अनरिजर्व्ड टिकटिंग सिस्टम इस बार इंट्रोड्यूस करने वाले हैं और इसके लिए पायलेट प्रोजेक्ट लांच होने वाला है। जो भीड़भाड़ वाले स्टेशन होते हैं, जहां पर साधारण आदमी कभी-कभी टिकट नहीं ले पाते हैं, इतनी ज्यादा भीड़ होती है, उसको भी हम कम्प्युटराइज्ड कर रहे हैं। किसी स्टेशन पर जाना हो, आपको पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन से ट्रेन में चढ़ना है, वहां पर ज्यादा भीड़ है, यदि आप सरोजनी नगर किसी काम से गये हैं और वहां के रेलवे स्टेशन पर भीड़ नहीं है तो आप वहां से टिकट कटवा सकते हैं। अभी यह सिस्टम है कि आपको जिस स्टेशन से चढ़ना है, वहीं से आपको अन-रिजर्व टिकट मिलता है। जिस तरह से पैसेंजर टिकट कम्प्युटराइज्ड है उसी तरह से हम अनरिजर्व कैटेगरी का टिकट भी कम्प्युटराइज्ड करने वाले हैं, उनका भी एक सेंट्रल सर्वर होगा जो कि सभी कम्प्युटर्स से लिंक किया जायेगा ताकि सारे पैसे का हिसाब-किताब ठीक रहे। यह सब कुछ हम करने वाले हैं, आम आदमी के लिए करने वाले हैं। पैसेंजर एमीनिटीज के लिए हमने 200 करोड़ रुपये का अलोकेशन बढ़ा दिया है। आपने एक राज्य विशेष का उल्लेख किया है। मैं किसी राज्य विशेष की बात नहीं करता हूं। देखिए, आज तक यह आरोप लगता रहा है कि मंत्री ने यह पक्षपात किया और दूसरे के साथ यह भेदभाव किया। हमने इस पर बहुत चिंतन-मनन किया और इसका रास्ता निकाला। एक फार्मूला बना दिया है। ऐसा फार्मूला बना दिया कि जो बजटरी सपोर्ट हमको मिलता है, उसका लगभग 70 प्रतिशत, चार, पाँच जो प्रमुख योजनाएँ हैं, नई लाइन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण, आमान परिवर्तन और मैट्रोपोलिटन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्टस इनमें जाता है। उसमें से दस प्रतिशत नार्थ-ईस्ट के लिए निकाल दिया जाता है, इसके बारे में अभी शर्मा जी भी बोल रहे थे। फिर हमारे कुछ मेगा ब्रिजिज हैं, बोगीबिल ब्रिज उसमें शामिल है, सौ करोड़ रुपये से अधिक लागत जिस ब्रिज के निर्माण में लगेगी, उसको अगर हम नई लाइन परियोजना के साथ शामिल रखें तो फिर वह बन नहीं पायेगा। इसलिए हमने मेगा ब्रिज को उससे अलग निकाला है और इस इस बार मेगा ब्रिज के लिए अलग एलोकेशन देना शुरू किया है। इसमें बोगी बिल ब्रिज भी शामिल है। हम इसका काम अप्रैल महीने में शुरू करना चाहते हैं। हमने प्रधान मंत्री जी से अनुरोध किया है कि वे समय दे दें। हम उसका कार्य आरम्भ कराना चाहते हैं। इसके बाद ऐसे राज्य हैं जो रेलवे को दो तिहाई धन देना चाहते हैं, झारखंड राज्य ने दो तिहाई धन दिया है। तो उनके लिए रेलवे की तरफ से एक तिहाई धन अलग निकाल दिया है। इतना हटाने के बाद जो पैसा बचा, उसको हमने एक फार्मूले के तहत हर राज्य में बांट दिया। यह फार्मूला क्या है, देश की कुल आबादी का कितना प्रतिशत उस राज्य की आबादी है, देश के कुल क्षेत्रफल का कितना प्रतिशत उस राज्य का क्षेत्रफल है, देश की कुल रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने के लिए जितना धन चाहिए, उसका कितना प्रतिशत उस राज्य की परियोजनाओं को पूरा करने के लिए धन चाहिए। तीनों प्रतिशत हमने निकाल लिया है और तीनों को वेटेज देकर, 15 प्रतिशत आबादी, 15 प्रतिशत क्षेत्रफल और 70 प्रतिशत परियोजनाओं को पूरा करने के लिए आवश्यक धनराशि के आधार पर, अब इसमें जिस राज्य का जो हिस्सा पड़ा वह उसको दे दिया। रही बात, आप जिस राज्य का उल्लेख कर रही हैं, अगर आप हमारे बजट भाषण को पढ़ लें तो जो महत्व की परियोजनाएं हैं उनके हमने टार्गेट घोषित कर दिए हैं। इसके बाद मुझे तो उम्मीद

थी कि आप हमारी प्रशंसा करेंगी, लेकिन कह रही हैं कि उसको दबा रहे हैं। मेरी यह आदत नहीं है। सरला जी, अगर हमारे मन में पश्चिम बंगाल के लिए कुछ भेदभाव होता तो जो 2001-2002 का जो बजट आया था, बजट पेश करने के बाद भी ऐसी स्थिति आई थी कि प्रधान मंत्री जी ने मुझको रेल मंत्रालय का कार्य भार सौंप दिया। यदि भेदभाव का भाव होता तो वह पैसा उठाकर हम कहीं और खर्च कर देते। हमने एक पाई भी इधर-उधर खर्च नहीं की, इसलिए आपको इसकी प्रशंसा करनी चाहिए। हमने सभी राज्यों के लिए एक हिस्सा निर्धारित कर दिया है। आप तय कीजिए क्या यह उचित नहीं है? अगर यह आपको पसंद नहीं है तो क्या पुराने एड्होकिज्म पर चले जाएं कि रेलवे मंत्री को जहां मर्जी हो वहां धन दे और जहां मर्जी न हो मीठी-मीठी बातें करता रहे और कुछ न दे। अब तो हमने एक ट्रान्सपेरेंसी ला दी, एड्होकिज्म खत्म कर दिया। आपने कहा कि लोडिंग का, 500 मिलियन टन का टार्गेट इस साल का है। 489 की बात हमने बजट में की है। आपको बताते हुए हमें खुशी हो रही है कि 490 भी हम प्राप्त कर लेंगे। नए साल के लिए हमने 510 मिलियन टन का लक्ष्य रखा है, उसमें जो परिस्थिति है एचिव करने लायक है, प्राप्त करने लायक है। पैसेंजर ट्रैफिक में भी हमने कोई ज्यादा प्रोजेक्शन नहीं किया है, हमने कोई हवाई बात नहीं की है। यही इस बजट की खासियत है कि जो आमदनी है, रिसीट्स है उसकी कोई अनिश्चितता नहीं है, हमने उसका सहारा लिया है। व्यावहारिकता का ध्यान रखा है। रेलवे को चलाते रहना आवश्यक है, इसका हमने ध्यान रखा है और अब रेल मंत्रालय इस स्थिति में आ गया है कि थोड़ा बहुत बोझ लोगों पर जाए, इसको स्वीकार करना चाहिए। इसी दृष्टिकोण से हमने बजट बनाने की कोशिश की है। कुछ शिकायत में कह दिया कि रेल में पानी बनाइगा। अरे, रेल में पानी क्यों नहीं बनाएंगे। अब हम आपको बता दें कि समाप्त करने से पहले हम सिर्फ फिगर्स दे देना चाहते हैं। संसद में एक प्रश्न पूछा गया था उसके उत्तर के सिलसिले में हमने सारे रेलवे से आंकड़े इकट्ठे किए हैं। ये जो बोतलबंद पानी है जिसको हम विश्वास के साथ कंठ के नीचे गटकते हैं, उसके बारे में शिकायतें थी कि साहब यह कुछ गड़बड़ किस्म का मिल रहा है। तो हमने सब जगह से आंकड़े इकट्ठे किए, नम्बर कितना टेस्ट किया गया, कितना सबस्टेंडर्ड पाया गया। तो 2001 से 2002 अक्तूबर तक जितने टेस्ट किए गए और सब स्टेंडर्ड पाया गया, उसमें आप जानिएगा, ज्यादा रुचि ईस्टर्न रेलवे की होगी। ईस्टर्न रेलवे में सब स्टेंडर्ड पाए गए 16.39 प्रतिशत, बोतल बंद पानी। किसी ब्रांड के बारे में हम नहीं कहेंगे। नार्दन रेलवे में पाया गया 28.81 प्रतिशत नार्थ इस्टर्न रेलवे में पाया गया 18.91 प्रतिशत। सभी रेलवे का हम फीगर्स दे कर हम समय जाया नहीं करना चाहते हैं। इसी समय हमने फैसला किया, यह सब चीजें हैं। अब इसका सर्टिफिकेशन होता है। सब चीज के बाद, सारे सिस्टम के बाद भी गड़बड़ी है। हमने कहा कि क्वालिटी की जिम्मेवारी रेलवे को लेनी होगी और रेलवे खुद अपना पानी बनाएगा। रेलवे खुद पानी बनाएगा यह कोई ऐसे नहीं है कि 'पढ़े फारसी बेचे तेल', ऐसी बात नहीं है। जो सबसे सफल रेलवे है जापानी रेलवे। वहां पर मुझे रेल मंत्री नहीं कृषि मंत्री के रूप में रेल की यात्रा करने का मौका मिला। जो पानी पीया तो रेल का पानी था। हमने पूछा कि यहां रेल पानी बनाती है। उन्होंने कहा कि हां साहब, हमारे स्प्रिंग्स है, हम उसका पानी बनाते हैं, बहुत पॉपुलर है, जापान में खूब बिकता है। अभी उसके चेयरमैन आए हुए हुए थे। इन्टरनेशनल रेलवे यूनियन का सैमिनार था, उसके वे अध्यक्ष हैं, मिस्टर मतसुदा। उनसे हमने पूछा कि भाई आपने प्राइवेटाइज कर लिया है। कैसे चलाते हैं बिना सब्सिडी के? उन्होंने कहा कि हम रियल इस्टेट का काम करते हैं। होटल चलाते हैं, रेस्तरां चलाते हैं, पानी बेचते हैं। इन सब चीजों से हमें मुनाफा होता है और जो हमारी कमी होती है उसकी भरपाई कर देते हैं। अगर हम रेल का "रेल

नीर" बोतलबंद पानी बनाकर दें, अपने ऊपर क्वालिटी की पूरी जवाबदेही लें और उससे कुछ आमदनी हो जाए तो क्या नुकसान है। रेट अभी तय नहीं हुआ है। आपने रेट बता दिया, ऐसा मत कहिए क्योंकि यह बिजनेस सीक्रेट है। यह सरकारी संपत्ति होगी। बिजनेस सीक्रेट पहले नहीं खोले जाते कि रेट क्या होगा। अभी तो जमीन मिली है, इसके लिए और दरख्वास्तें दी जा रही हैं, रेल नीर नाम रजिस्टर्ड हो चुका है, प्रगति के पथ पर है। हमने कहा है कि हर हालत में इस कैलेण्डर ईयर में रेल यात्रियों को रेल का पानी मिल जाना चाहिए। जब पहले दिन रेल नीर बनेगा तो हम आग्रह करेंगे कि कम से कम यहां संसद के परिसर में भी यह रेल नीर उपलब्ध कराया जाए ताकि लोग देख सकें कि वह पानी कैसा है। इस प्रकार से हमारी यह भी कोशिश है कि हम घाटा घटाएं, खर्च में कमी लाएं, आमदनी के नये स्रोत ढूंढें तथा रेलवे को प्रगति के रास्ते पर ले चलें। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि चालू साल में उठाए गए कई कदमों का परिणाम यह है कि जहां ऑपरेटिंग रेशियो बजट एस्टिमेट के हिसाब से 2001-2002 में 98.8 प्रतिशत था, आपको जानकर खुशी होगी कि इसमें सुधार आया है और अब रिवाइज अनुमान के मुताबिक 96.6 प्रतिशत होगा। 2002-2003 में ऑपरेटिंग रेशियो में और इम्प्रूवमेंट होगा। हमारा लक्ष्य है कि यह 94.4 प्रतिशत हो। हमारी कोशिश है कि आप सबके सहयोग से रेलवे को बेहतरी की दिशा में ले जाएं। इसके लिए आप सबका खुले मन से सहयोग और समर्थन चाहिए। रेलवे के हित में, राष्ट्र के हित में कुछ जरूरी कदम उठाने पड़ते हैं। कभी-कभी वे अलोकप्रिय भी माने जाते हैं लेकिन इन सब चीजों को झेलना पड़ता है। यदि देश की जनता ने चाहा तो सरला जी या चंद्रकला जी, जब आपको मौका मिलेगा, रेल मंत्रालय चलाने का तब आप कठिनाई महसूस कीजिएगा। जब हर प्रकार की मांग होगी तब मालूम होगा कि किस तरह से रेल मंत्री को एक बैलेंस बिठाकर चलना पड़ता है। तब उस रास्ते के बारे में आपके निजी अनुभव हो सकेंगे, ये हमारी शुभकामनाएं हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरला माहेश्वरी : दर्द समझने के लिए हमें किसी की राय की जरूरत नहीं है।

श्री नीतीश कुमार : इन्हीं शब्दों के साथ सदन से दरख्वास्त करूंगा कि हमारे प्रस्तावों को स्वीकार करे।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): I shall now put the motion regarding the consideration of the Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2002 to vote.

The question is:

That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2002-2003 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula, and the Title were added to the Bill.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I beg to move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN: I shall now put the motion regarding consideration of the Appropriation (Railways) Bill, 2002 to vote.

The question is:

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2001-2002 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I beg to move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

STATEMENT BY MINISTER

ON APPROVAL OF USE OF ETHANOL AS OXYGENATE IN PLACE OF ETBE.

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष गंगवार): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं ई.टी.बी.ई. के स्थान पर आक्सीजेनेट के रूप में एथेनोल के उपयोग के अनुमोदन के संबंध में एक स्व-प्रेरणा वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूं।